Essai – Opel Zafira 1.6 ECOTEC : Un nouveau Z pour le BlitZ

Le monospace de la marque à l'éclair, célèbre depuis 1999 pour ses 7 places modulables, nous revient pour une quatrième génération. Sans le départir de la modularité et l'habitabilité qui ont fait sa renommée, le constructeur ajoute au Zafira toute la technologie et les agréments de conduite actuels.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'598 cm^3
- 200 ch à 5'500 t/min
- 280 Nm de 1'650 à 3'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 220 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.8 sec.
- Poids : 1'613 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'666 x 1'880 x 1'660
- Conso. mesurée : 8.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 160 g/km (G)
- dès CHF 35'900.-, mod. essayé: CHF 44'260.-

Texte et photos : François Cuany

Les monospaces ont connu leur heure de gloire dans les années 90. A présent que

le public se tourne plutôt vers les SUV et autres crossovers, les voilà qui reviennent à la charge dans des versions plus jeunes et plus attrayantes.

Lancé il y a 3 ans, le Zafira Tourer se paie une cure de jouvence en passant par la case restylage pour un lifting presque complet agrémenté de l'arrivée du Pack OPC-Line. Même si un Zafira OPC n'est, pour l'heure, pas annoncé, il fait bon de retrouver, sur les flancs de notre model d'essai, ce blason synonyme de performance et d'esthétique.







A l'extérieur

Premier constat : on oublie le masque avant avec les phares boomerang de la troisième génération. La nouvelle calandre est proche de celle de l'Astra, au look plus effilé et raccord avec l'identité visuelle moderne de la marque. Opel profite également de ce changement pour intégrer les nouvelles optiques proposant le système Adaptive Forward Lighting. Ce nouvel éclairage illuminera vos trajets en adaptant en permanence le flux lumineux selon les conditions.

Le logo OPC–Line sur les flancs de l'auto signale immédiatement que les experts de l'Opel Performance Center y ont apporté leur touche ! En effet, les jupes latérales, le pare-choc prolongé, le becquet de toit et, petit détail, l'antenne en aileron de requin lui donnent un look sportif assumé. Les éléments de carrosserie rallongés vers le bas donnent à l'ensemble une impression de rabaissement qui fait limite un peu tuning, mais moi j'aime bien !

La teinte « Blanc Neige » joue parfaitement le contraste avec le toit panoramique, de même que les différents détails, eux aussi noirs, présents sur l'auto. Les jantes en alliage léger de 19'' BiColor peaufinent le look épuré mais efficace de notre voiture de test. Il n'est pas exclu que, auprès des jeunes papas craignant de tomber dans la banalité, ces agréments esthétiques fassent pencher la balance en faveur du Zafira vis-à-vis des monospaces plus classiques.

En revanche, la partie arrière n'évolue pas vraiment à la suite de ce restylage, je ne suis pas dépaysé en regardant. Ce n'est pas plus mal car je la trouve tout à fait en adéquation avec le reste de notre modèle d'essai.







A l'intérieur

Tout comme le masque avant, la nouvelle planche de bord est directement inspirée de celle de la nouvelle Astra. L'arrivée d'un écran tactile 7" remplace bon nombre de boutons par ses nombreuses fonctions, allégeant l'ensemble des commandes. Je suis séduit par le duo pare-brise panoramique et toit ouvrant, lui aussi panoramique. J'ai vraiment l'impression d'être dans une bulle de verre à regarder les étoiles !

Côté habitabilité Opel ne chamboule pas sa recette. A un détail près, les 7 places sont aujourd'hui de série dans toutes les configurations. Les volumes ne changent donc pas, la modularité de l'auto non plus et c'est tant mieux ! Une fois tout les sièges rabattus, un plancher plat et un volume de chargement de 1'860 litres sont proposés, un vrai plus face à la concurrence. Voilà qui peut vous économiser la

location d’un petit utilitaire en cas de chargement volumineux !

Pour la finition “Enjoy”, des sièges en tissu noir surpiqué de blanc prennent place dans l’habitacle. Ils sont simples et je pense que les sièges en cuir de la finition “Excellence” sont plus en adéquation avec la finesse du nouveau design.

Dans le cadre de ce test, j’utilise le Zafira pour me rendre sur les lieux d’un autre essai sur circuit. Je peux aisément glisser dans l’Opel quatre roues de bonne taille ainsi que tout un panel d’outillage sans même avoir besoin d’abaisser la rangée de sièges arrière. De plus, avec les 34 espaces et recoins de rangements à disposition, il est facile de ranger chaque objet ou matériel utiles lors d’escapades ou de voyages.







Sous le capot

Une Corsa OPC et un Zafira peuvent-ils avoir un point commun ? Oui : le moteur ! Cela nous donne un cocktail surprenant : un monospace familial avec un cœur de citadine sportive. Il est bien clair que, vu les 1’613 kg à vide de ce Zafira, il ne faudra pas chercher la performance, mais il est fort appréciable de retrouver ce moteur 1.6l turbo de 200 ch assez rageur et qui a déjà fait ses preuves sous le capot de la Corsa. La réduction de la cylindrée a quand même un petit avantage : le turbo. Sur notre modèle d’essai, il permet d’obtenir une poussée de 280 Nm sur une large plage d’utilisation. De cette manière on peut aisément rouler sur un rapport supérieur et ne pas devoir tricoter sans cesse avec le levier de vitesses.

Lors de notre essai, la consommation mixte annoncée de 7.2 l/100km est largement dépassée, au vu le peu d'autoroute réalisé, ce n'est guère étonnant. Nous arrivons néanmoins à une moyenne acceptable de 8.9 l/100km.

Ce moteur impose une boîte manuelle à 6 rapports. C'est un choix de la marque que je trouve un peu en désaccord avec le caractère de l'auto. Une boîte automatique en option n'aurait pas été absurde. En revanche Opel nous offre un panel de motorisations très vaste, allant de 120 à 200 ch et comprenant des moteurs essence, diesel ou même au gaz naturel.



Au volant

Il est temps de s'installer au volant de notre voiture ! Les sièges sont dotés de nombreux réglages désormais habituels dans les véhicules modernes et comme le volant est réglable en hauteur et en profondeur, je trouve rapidement ma position de conduite. Néanmoins, lors de longs trajets, mes lombaires n'apprécient pas autant que moi le temps passé derrière le volant.

La nouvelle batterie d'électronique est convaincante. Les feux LED illuminent la route presque comme en plein jours et s'adaptent vraiment bien aux diverses conditions de roulage. Les grands phares automatiques sont très réactifs eux aussi, ils n'attendent jamais d'éblouir les usagers venant en face pour s'ajuster.

Malgré ses 4m66 de long et 1m88 de large, l'auto surprend par son agilité et par la facilité avec laquelle elle se laisse mener. La forme du véhicule couplée aux excellentes optiques des rétroviseurs et les systèmes d'assistance au stationnement me font oublier le volume de l'engin : à aucun moment je n'ai l'impression de devoir emmener un tel gabarit sur la route.

Le soin apporté à la douceur de la direction ainsi qu'à la souplesse de l'embrayage offre un véritable agrément pour le conducteur. Une fatigue en moins et un confort en plus pour les passagers également. Lors des trajets

autoroutiers, je suis en revanche un peu sceptique quand à l'utilisation du tempomat adaptif. Certes, il maintient parfaitement les distances de sécurité, mais trop souvent au détriment du confort des occupants : aucune douceur dans les ralentissements.

Le moteur, quant à lui, se montre à la hauteur, aussi bien sur l'autoroute où il se fait très silencieux que sur les routes sinueuses où il me permet même de m'amuser un peu. Je clique sur le mode sport pour taquiner un peu la pédale des gaz, mais je ne ressens pas une grande différence, tout juste une légère sensation de réactivité plus prompte. Il n'y a là rien de bien transcendant.













Verdict

N’étant pas un fervent adepte de monospace, je me laisse néanmoins séduire par celui-ci. Sans doute son coté un peu sportif qui me fait-il oublier qu’à son volant j’ai davantage l’air d’un jeune papa (ce que je ne suis pas) que d’un passionné automobile (ce que je suis résolument). La conduite se faisant sans le moindre effort et le châssis amortissant très bien les imperfections de la route, je trouve ce Zafira vraiment très agréable.

Je suis bluffé par le volume dégagé par les différentes configurations de l’habitacle ! Toutefois, il faut relever que voyager à 7 personnes ne peut se faire qu’au détriment du volume de chargement, vu qu’il ne reste alors plus que 152 litres de coffre.

Chiffrant les ventes de ce modèle à 3.7 millions d’exemplaires, la marque à l’éclair n’a logiquement pas voulu changer la recette gagnante du Zafira. Nous voilà donc avec un monospace aux rangements nombreux et à la modularité imbattable, que ce soit de 5 à 7 places, grâce à un fond plat digne d’un utilitaire, ou encore à un habitacle très lounge.

A l’heure où la concurrence est présente sur le marché avec des finitions haut de gamme, il est plaisant de retrouver le blason bleu OPC qui affirme le caractère d’un monospace qui passerait sans doute inaperçu sans ces efforts stylistiques.

Côté tarif, pour notre modèle vraiment très bien équipé, il faut compter CHF 44’260.-. Le voilà donc bien positionné par rapport à la concurrence et ses diverses finitions de standing. Toute fois, il est accessible dès CHF 25’800.- dans une version plus simple avec un moteur 1.4l 120 ch.







Prix et options – Opel Zafira Enjoy 1.6 ECOTEC direct 200ch Design OPC Line

Prix de base : CHF 35’900.-

Driver Assistance Pack 2 : CHF 1’500.-

Pack OPC-Line : CHF 1’700.-

Park & GO Technology Pack : CHF 1’390.-

Système d’éclairage adaptatif AFL LED : CHF 1’300.-

Chauffage du volant : CHF 390.-

Tapis de sol en velour avant et arrière : CHF 80.-

Parebrise panoramique : CHF 1300.-

Jantes en alliage léger 8jx19 : CHF 700.-

Prix TOTAL : CHF 44’260.-







Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Opel Suisse pour le prêt de cet Opel Zafira, ainsi qu'au garage Milliet SA à Crissier pour leur soutien logistique.







A lire aussi

Essai – Opel Mokka X : Crossover caféiné, on n'est pas chocolat !

Essai – Opel Astra 1.6 Turbo : Le renouveau d'une étoile

Premier contact – Opel Astra Sports Tourer : La voiture de l'année en break !

Essai – Opel Corsa OPC : Bombinette allemande à la chasse des petites françaises

Essai – Opel Corsa 1.0 EcoFLEX : 5eme gène !

Essai – Opel Adam S : Une petite bombe parfaitement maîtrisée…

Essai – Opel Adam Rocks : Citadine en tenue Rock and Roll

Essai – Opel Insignia Country Tourer : La chic aventurière

Essai – Opel Mokka : SUV expresso

Essai – Opel Adam : Glamour, un peu, beaucoup, passionnément

Essai – Opel Astra OPC : Opel et les Perfs' sous Contrôle

Essai – Opel Ampera : L'hybride 2.0 ?

Nouveauté – Opel Insignia GSi

Nouveauté – Opel Grandland X

Nouveauté – Opel Insignia Country Tourer

Economie – Le groupe PSA s'offre Opel/Vauxhall

Nouveauté – Opel Insignia Sports Tourer

Nouveauté – Opel Crossland X

Nouveauté – Opel Insignia Grand Sport

Présentation – Opel Karl Rocks

Nouveauté – Opel Zafira

Présentation – Opel Ampera-e

Nouveauté – Opel Mokka X

Présentation – Opel GT Concept

Nouveauté – Opel Astra Sports Tourer

Nouveauté – Opel Astra

Nouveauté – Opel Adam Rocks S

Nouveauté – Opel Corsa OPC

Evénement – Inauguration du nouveau garage Grimm

Nouveauté – Opel Karl

Nouveauté – Opel Adam S

Nouveauté – Opel Corsa

Nouveauté – Opel Adam Rocks

Présentation – Opel Astra OPC EXTREME

Nouveauté – Opel Insignia OPC

Nouveauté – Opel Insignia Country Tourer

Nouveauté – Opel Cascada

Nouveauté – Opel Adam

Genève 2012 – Opel Mokka

Genève 2012 – Opel Astra OPC

Nouveauté – Opel Mokka

Nouveauté – Opel Astra OPC

Nouveauté – Opel Ampera

Opel Astra GTC – Les détails

Nouveauté – Opel Astra GTC






Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com



